



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 150]

नई दिल्ली, शुक्रवार, दिसम्बर 8, 2000/अग्रहायण 17, 1922
NEW DELHI, FRIDAY, DECEMBER 8, 2000/AGRAHAYANA 17, 1922

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 8 दिसम्बर, 2000

सं. टीएएमपी/58/99-सीओपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कोचीन पत्रन न्यास में “लैश” बजरों (बाजौं) के लिए बर्थ किराया और प्रस्थान (फ्लीटिंग) प्रभार पुनः निर्धारित करता है।

अनुसूची

ग्रामला सं. टीएएमपी/58/99-सीओपीटी

कोचीन पत्रन न्यास (सीओपीटी)

आलोदक

आदेश

(नवम्बर, 2000 के 27वें दिन प्रारंभित किए गए)

यह मागदा “लैश” बजरों (बाजौं) के लिए बर्थ किराया प्रभारों में संशोधन के लिए कार्यान्वयन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है :

2. यह प्रस्ताव सीओपीटी द्वारा कोर्यान पत्तन से "लैश" बजरे (बार्ज) लेने वाली मुख्य पार्टी में 0.वॉटरमेन स्टीमशिप कर्पोरेशन की प्रतिनिधि कंपनी में 0 अस्पिनवाल एण्ड कम्पनी लिमिटेड से प्राप्त अभ्यावेदन पर अधिकारित है। उन्होंने सीओपीटी के निकटवर्ती बैब्रह और तृतीकोरिन पत्तन की दरों पर विचार करने के पृष्ठात बर्थ किराया और प्रथान (फलीद्धि) प्रमार्गों को पुनः निर्धारित करने का अनुरोध किया है।

3. सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि वर्ष 1999 में दरों के मान में संशोधन से पूर्व "लैश" बजरों के लिए कोई पृथक प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया था ; और, सीओपीटी "लैश" बजरों के लिए बर्थ किराया वलत जलयानों पर लागू दरें वसूल कर रहा था। 5 जनवरी 2000 से लागू संशोधित दरों के मान में निम्नलिखित पृथक बर्थ किराया प्रमार निर्धारित किए गए :

- (i) तटीय जलयानों के लिए 3.50 रुपए प्रति जीआरटी प्रति दिन अथवा दिन का कोई भाग
- (ii) विदेशी जलयानों के लिए 0.15 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति दिन अथवा दिन का कोई भाग

4.1 सीओपीटी ने स्पीकर किया है कि इस संशोधन के परिणामस्वरूप तटीय जलयानों से "लैश" बजरों के मामले में लगभग 360 प्रतिशत और विदेशी जलयानों से "लैश" बजरों के मामले में 325 प्रतिशत की वृद्धि हुई है जोकि उनके पूर्ववर्ती नोटिस में शामिल नहीं है। अतः सीओपीटी ने अब संशोधन का सुझाव दिया है।

4.2 बैब्रह और तृतीकोरिन जैसे अन्य पत्तनों द्वारा वसूल की जा रही दरों पर विचार करते हुए और "लैश" बजरों की दर में अनुचित वृद्धि के मान में कमी (अनाशयित) करने के मद्देनजर सीओपीटी ने प्रारंभ में बर्थ किराये में निम्नलिखित संशोधन करने का प्रस्ताव किया है।

लैश बजरों का बर्थ किराया

	<u>तटीय जलयान</u>	<u>विदेशी जलयान</u>	
(क)	पत्तन में किसी भी बर्थ का अभिधारण	800/- रुपए प्रति बजरा प्रति दिन अथवा दिन का कोई भाग	20 अमेरिकी डॉलर प्रति बजरा प्रति दिन अथवा दिन का कोई भाग
(ख)	लंगर स्थाल (स्ट्रीम मूरिंग) अथवा किसी भी बर्थ रहित क्षेत्र का अभिधारण	250/- रुपए प्रति बजरा प्रति दिन अथवा दिन का कोई भाग	6 अमेरिकी डॉलर प्रति बजरा प्रति दिन अथवा दिन का कोई भाग

5.1 सीओपीटी का यह प्रस्ताव विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को परिचालित किया गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है -

मै0 आस्पिन लैल एण्ड कम्पनी लिमिटेड

उन्हे ग्रासन्ता हैं कि सीओपीटी न उनके सभ्यावेदन पर विचार किया पार लैश बजरो के लिए प्रशुल्क में सशोधन का प्रस्ताव किया और खुले दिता से इस प्रस्ताव का समर्थन किया।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और 5 जनवरी 1999 से प्रभावी जीआरटी आधारित लागू प्रशुल्क के लिए अपनाया गया सिद्धात सही है और उसमें इसी जल्दी कोई परिवर्तन अपेक्षित नहीं है।
- (ii) इसमें एकमुश्त आधार पर इस दर संशोधन का कोई औचित्य अध्यवा कारण नहीं है। प्रति जीआरटी दर का लदे हुए/प्रचालित कार्गा ते कोई सोधा सब्भ नहीं है। तथापि, जीआरटी का परिकल्पन करने के लिए की गई गणनाओं को जलयान की उद्धृत क्षमता को ध्यान मे रखा जाए।
- (iii) लैश बजरो के लिए रियायती दर से अनावश्यक प्रतिस्पर्धा बढ़ेगी। यापार मवरीन के लिए औपक से अधिक पिछले 25 वर्षों से “लैश” बजरो को चलत जलयानों के समान मानने के पूर्ववर्ती आधार पर विचार किया जा सकता है। और, इसको वेभर्झ तथा तृतीयकोरिन के साथ तुलना करना सगत नहीं है।
- (iv) वर्तमान दरों के मान मे किसी सो परिवर्तन की आवश्यकता नहीं है।

भारतीय जहाजरानी निगम

- (i) अतिम सशोधन के सात माह के भीतर दरों के मान में सशोधन पर विचार करना बहुत जल्दी है।
- (ii) सीओपीटी द्वारा “लैश” बजरों के लिए बर्थ किराया दरे अंतिम बार 1984 मे निर्धारित की गई थीं, और, इन दरों में 5 जनवरी 1999 तक पिछले 15 वर्षों से कोई परिवर्तन नहीं किया गया था जबकि सामान्य कार्गो जलयानों के लिए बर्थ किराया प्रभार कई बार संशोधित किए गए थे।
- (iii) “लैश” बजरों के लिए पूर्ववर्ती बर्थ किराया प्रभार चलत जलयानों के लिए प्रतिदिन दर पर निर्धारित प्रशुल्क पर आधारित था, जिससे सामान्य कार्गो जलयान प्रचालकों को लैश बजरों के प्रचालनों के लिए, अनुचित प्रशुल्क लाम मिला था। सीओपीटी ने अब “लैश” बजरों के लिए जीआरटी आधारित प्रशुल्क पर विचार किया है जिससे विदेश जाने वाले अन्य जलयानों और तटीय जलयानों के बीच समानता आएगी।
- (iv) सीओपीटी ने पहले ही “लैश” मदर जलयानों को कोचीन की बाहा सड़कों पर बजरे उताशने पर वसूल की जाने वाली पतन देय राशि पसूल न करके रियायत दी थी।

कोचीन स्टीमर एंड ट्रस संघ (सीएसए)

वे मै0 अस्पिनवॉल एण्ड कम्पनी लिमिटेड द्वारा अभिव्यक्त विचारों का पुर्णतः समर्थन करते हैं।

5.2 भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए) और भारतीय जहाजरानी निगम से प्राप्त इष्पणियों के जलाश मे सीओपीटी निम्नलिखित कथन करता है

- (i) लैश बजरों की तुलना जहाज से नहीं की जा सकती, क्योंकि वे इन्हे गियररहित प्लवमान क्रॉफ्ट (अनुमानतः 206 जीआरटी) हैं जिन्हें जहाज से उताश जाता है। वूकि “लैश” बजरों की तुलना जहाजों के साथ नहीं की जा सकती और इसीलिए आईएनएसए का यह दावा कि “लैश बजरो के लिए रियायती दर से अनावश्यक प्रतिस्पर्धा बढ़ेगी” स्वीकार नहीं किया जा सकता।
- (ii) भारतीय जहाजरानी निगम का यह मत कि चलत जलयान पर निर्धारित प्रशुल्क “लैश” बजरों के

- दिए भी पस्त करने की पूर्ववर्ती प्रक्रिया से आमान्य कार्गो जलसामग्री के लिए लैश बजरों दे प्रचालनकारी को अनुचित प्रशुल्क लाभ मिला था”, उपर्युक्त कारणों से तहसे नहीं है।
- (iii) यह जाधित होगा कि, जहाँ तक संभव हों प्रतिस्पर्धा को प्रोत्साहित करे। यदि ज्ञापार को प्रोत्साहित करने के लिए दर में कमी की जाती है तो इसमें कोई आपत्ति नहीं हो सकती।

6.1 इस मामले में 11 अगस्त 2000 को सीओपीटी में एक संयुक्त सुनवाई की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित प्रस्ताव किए गए थे :

कोषीन पत्तन न्यास

- (i) “लैश” बजरों के लिए पृथक रियायतों वशी किशाया अपेक्षित है। अगी ऐसा कोई पृथक दर उपलब्ध नहीं है। अतः वर्तमान में हम चलत जलयानों के लिए निर्धारित दरों को अपना रहे हैं।
- (ii) यदि हम जहाजों की दरों को अपनाते हैं तो बजरों के लिए यह दर बहुत अधिक होंगी:
- (iii) भारतीय राष्ट्रीय पोतस्थामी सघ (आईएनएसए) द्वारा उल्लिखित आपत्ति तकसंगत नहीं है।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्थामी संघ/भारतीय जहाजरानी निगम

- (i) मदर जलयानों को बहुत-सी रियायतें मिल रही हैं। बजरों के लिए भी पिशेष सुविधाएँ वयो प्रदान की जाएँ ?
- (ii) सीओपीटी ने 206 जीआरटी के बजरों के लिए यूनिट दर का प्रस्ताव किया है। यदि अधिक लम्बा बजरा आता है तो क्या होगा ? क्या समान दर लागू होगी ?
- (iii) यदि बजरा जलयान के रूप में रजिस्टर्ड है तो उस पर अन्य जलयानों पर लागू जीआरटी दर के समान ही जीआरटी दर लागू होगी।
- (iv) लैश बजरों द्वारा प्रचालित कार्गों सहायक कार्गों होंगा। परन्तु, लैश बजरा एक व्यावसायिक प्रचालन है। उब रियायतें क्यों दी जाएँ ?
- (v) यदि लैश बजरों के लिए रियायतें दी जाती हैं तो कंटेनरों को भी यह रियायतें दी जाएँ।
- (vi) तटीय बजरों की दर में वृद्धि (अर्थात् 300 प्रतिशत) बहुत अधिक है जिसे कम किया जाए।

कोषीन स्टीमर पर्जेट्स संघ

- (i) हम सीओपीटी के प्रस्ताव का समर्थन करते हैं।
- (ii) कंटेनर के साथ तुलना संही नहीं है। तथापि, प्रचालक निजी भड़ारागार से खाली कंटेनर हटा सकता है। खाली लैश बजरा मदर जलयान की प्रतीक्षा में पत्तन में रुक सकेगा और पत्तन प्रभारों का अतिरिक्त खर्च उताएगा।
- (iii) लैश बजर सदैव सहायक कार्गो में आते हैं अतः उन्हें सुविधाएँ दी जाए और उन्हें लूटा न जाए।

मैं० आस्थिनदौल एण्ड कम्पनी लिमिटेड

- (i) कंटेनर की तुलना कभी भी बजरे से नहीं की जा सकती।
- (ii) लैश बजरों को सहायक कार्गो में लाया जाएगा।
- (iii) “लैश” बजरा पर्टीटिंग प्रभार का भुगतान करेगा। सीओपीटी को पर्टीटिंग नुहिनीए प्रदान करनी चाहिए। सीओपीटी को पर्टीटिंग के लिए नई दर शामिल करनी चाहिए।
- (iv) हम रियायती वर्षी दर पर जोर नहीं दें रहे। हम तो रियायती पर्टीटिंग प्रभार दरने के लिए कह रहे हैं।

- (v) कोशिकाएँ जूनीजों से तुलना करनी चाहिए। यह दैनिक दर, 3 दिनों दर के विप्रतीक्षण नहीं कर सकता।

6.2 संयुक्त सूनवाई से निर्मलितिखित स्थिति सामने आई।

- (ii) लैश बजरा रजिस्टर्ड जलधान होने के कारण जीआरटी आवार पर प्रभार के लिए उपयुक्त त्रिमा।
(iii) जब बर्थ किराये के लिए जीआरटी दर रखी गई है तो पर्टीटिंग प्रभारों के लिए सारती दर निर्धारित की जाए।

6.3 सीओपीटी अपने पूर्वपर्ती प्रस्ताव की समीक्षा करने और यदि अविश्यक हुआ तो उसमें बदलाव करने के लिए सहमत है। सीओपीटी को अपने प्रस्ताव की समीक्षा करने के पश्चात् अंतिम स्थिति से अवगत कराने के लिए एक माह का समय दिया गया था।

7. सीओपीटी ने लैश बजरो के लिए वर्ध किराया/पतीटिंग प्रभार निर्धारित करते हुए निम्नलिखित सांकेतिक प्रस्ताव भेजा :

<u>लौश घजरों के लिए बर्थ प्रभार</u>	<u>तीटीय जलधान</u>	<u>विदेशी जलधान</u>
पत्तन में किसी भी बर्थ का असेधारण	2/- रुपए प्रति जीआरटी	0.10 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी
फ्लीटिंग प्रभार	1/- रुपए प्रति जीआरटी	0.03 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी

टिप्पणी : जब बजरा किसी भी लंगर (मूरिंग) बर्थ का अभिधारण करता है तो दर मान के अनुसार ऐसे लंगर (मूरिंग) पर लागू दर लागू होगी। जब मदर जलयान लेश बजरा उठाता है, आह्य लंगर-स्थान पर बजरा उत्तरता है और बिना आंतरिक घाट में प्रवेश किए, बिना पत्तन देय राशि दिए घड़ों से यात्रा के लिए जाता है तो इस पत्तन देय राशि की उस्तुली आंतरिक घाट में प्रवेश करने वाले लेश बजरों से अपने जीआरटी के आधार पर की जाएगी। जिन मामलों में मदर जलयान आंतरिक घाट से प्रवेश करता है और पत्तन देय राशि लागू होती है तो यह पत्तन देय राशि लेश बजरों से वसूल नहीं की जाएगी।

8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र सम्पूर्ण ज्ञानकारी के संदर्भ में और समग्र विचार-विभास के आधार पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :

- (i) इस प्रस्ताव को एक सुधारक उपाय के रूप में देखा जाए न कि दर के अनमिट संशोधन के रूप में, जैसा कि पिछले संशोधन के दौरान किया गया था। जब इस प्राधिकरण द्वारा पिछली दरों के संशोधन पर विचार किया गया था तब ग्राम्योक्ताओं ने लैश बजरो के लिए दरों में संशोधन के प्रभावों का जल्लेख नहीं किया था।

(ii) लैश बजरा निर्दिष्ट जीआरटी लाला रजिस्टर्ड जलयान है। सभी सर्वाधित प्रभार जीआरटी पर आधारित हैं। इस सिद्धांत से विचलित होने की कोई विशेष परिस्थिति नहीं है। सीओपीटी ने इस प्रावृत्ति को स्वीकार कर अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव में सुधार किया है और जीआरटी आधारित दरों का प्रस्ताव किया है।

(iii) “लैश” बजरा बर्थों में लदाई/उत्तराई का कार्य करता है और जब तक मदर जलयान इसे लेने नहीं आता तब उक इसे सुरक्षित क्षेत्र में रखा जाता है। घट लदाई और उत्तराई की प्रक्रिया के पौरान बथ किराया और मदर जलयान की प्रतीक्षा करने की स्थिति में पल्लीटिंग प्रभार की पृथक दरों का निर्देशन है।

(iv) आदर्शतः, “लैश” बजरों के लिए बर्थ किराया, इसके द्वारा अमिटारित विशेष बर्थ के लिए निर्भारित

दर के अनुसार होना चाहिए। यदि यह सिद्धांत लागू किया जाता है तो लैश बजरों को उनके लिए पृथक रूप से निर्धारित वर्तमान दरों की अपेक्षा अधिक भुगतान करना होगा। वर्ष 1999 के संशोधन से पूर्व वसूल की जा रही दरों की पूर्णतः उपेक्षा करते हुए यह सिद्धांत तत्काल निर्धारित नहीं किया जा सकता। उपर्युक्त परिस्थितियों में, आदर्शानुभव गति धीमी होनी चाहिए।

लैश बजरों को रियायती दरों के भुगतान हेतु चलत जलयानों के साथ जोड़ दिया गया था। परंतु, चलत जलयानों से लैश बजरों को पृथक करने और उनसे जीआरटी आधारित बर्थ किराया वसूलने के लिए वर्ष 1999 में संशोधन करके सही दिशा में शुरूआत की गई। परन्तु इस विभेद से वर्ष 1999 से पूर्व की दरों की तुलना में पहले ही कई गुणा वृद्धि हो गई है। इस तथ्य की उपेक्षा करते हुए लैश बजरों के लिए बर्थ किराया प्रभार भिन्न-भिन्न बर्थों के लिए वर्तमान दरों के अनुसार निर्धारित नहीं किया जा सकता क्योंकि इससे दरों में काफी वृद्धि हो जाएगी।

- (v) 206 जीआरटी वाले लैश बजरों पर विचार करने से यह प्रस्तावित दर इस वर्तमान दर 30.0 डॉलर के बर्थ किराये के मुकाबले 20.4 डॉलर बर्थ किराये पर पहुंच जाएगी। चलत जलयान, उन पूर्ववर्ती जलयानों सहित जिनके साथ लैश बजरों को शामिल किया गया था, 12.67 डॉलर का एकमुश्ता प्रभार अदा करेंगे। हालांकि प्रस्तावित दर लैश बजरों के लिए बर्थ किराया प्रभार चलत जलयानों के प्रभारों के स्तर तक नहीं होगी तथापि इससे निश्चित रूप से लैश बजरों को पर्याप्त राहत मिलेगी। यह प्रस्तावित बर्थ किराया पारदीप और तृतीयोंपत्तनों की दर की तुलना में अधिक अथवा कम है।
- (vi) सीओपीटी की वर्तमान दरों के मान से फ्लीटिंग प्रभार वसूल करने के लिए पृथक दर नहीं है। अन्य पत्तनों में लागू बर्थ किराया और फ्लीटिंग प्रभारों के अन्तर से तुलना की जाती है तो प्रस्तावित फ्लीटिंग प्रभार अधिक तर्कसंगत हैं।
- (vii) सीओपीटी द्वारा संचालित लैश बजरों की संख्या अधिक नहीं है, अतः बर्थ किराया दरों में प्रस्तावित कमी का पत्तन के वित्त पर कोई गंभीर प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा।
- (viii) सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित बर्थ किराया और फ्लीटिंग प्रभार प्रातिदिन की दरे हैं। तथापि, यह प्राधिकरण बर्थ किराया लघुतर 8 घण्टे की थूनिट के आधार पर करने का आदेश पहले ही पारित कर चुका है। तदनुसार, इस मामले में वसूली की थूनिट प्रति 8 घण्टा प्रति जीआरटी अथवा इसके किसी भाग के लिए इस प्रस्तावित प्रतिदिन दरों में उचित समायोजन करके निर्धारित किया जाएगा। भिन्न-भिन्न परिस्थितियों में जलयानों अथवा लैश बजरों दोनों में से किसी से भी पत्तन देय राशि वसूल करने के बारे में प्रस्तावित शर्त सामान्य पद्धति के अनुसार है और इसीलिए अनुमोदित हैं। इसी प्रकार, वर्तमान लंगर (मूरिंग) दरों के अनुसार, जब कभी लैश बजरा ऐसा लंगर डालता है तब प्रभारों को वसूल करने का यह प्रस्ताव उचित और अनुमोदित माना जाएगा।
- (ix) “लैश” प्रचालन को सामान्य कार्ग प्रचालन की तुलना में अनुचित प्रशुल्क लाभ देने के बारे में आईएनएसए और एससीआई की आपत्ति असंगत है। एससीआई द्वारा की गई परम्परागत सामान्य कार्ग कैरियर्स की तुलना सही नहीं है। लैश प्रचालन की संकल्पना तीव्र आवाजाही और लागत प्रभाव के लिए है। परम्परागत सामान्य कार्ग जलयान प्रचालन की तुलना में लैश प्रचालन को संबंधित पत्तन की मूलभूत सुविधाओं की कम जरूरत होती है। इसी प्रकार, लैश बजरा और कंटेनर को मिलाना अतुल्य जहाजों से तुलना करने की कोशिश है। हमें इस मूलभूत अतार को स्पीफ़र करना होगा कि कंटेनर कार्ग उठाने वाला बोक्स है जबकि लैश बजरा जलयान है। अतः कंटेनर पर बर्थ किराया वसूल करने का प्रश्न ही नहीं उठता।
- (x) अन्य पत्तनों में लैश बजरों पर वसूल किया जाने वाला बर्थ किराया/फ्लीटिंग प्रभार एकमुश्त देनिक दर है। लैश बजरों पर जीआरटी आधारित बर्थ किराया की वधुती से संबंधित इस मामले में निर्धारित सिद्धांत के अनुसार अन्य पत्तनों में इस स्थिति की समीक्षा करने की आवश्यकता है। अन्य पत्तनों पर लागू वर्तमान दरों में जीआरटी आधारित दरों के अनुसार संशोधन किया जाए। जब तत्संबंधी पत्तन के लिए जलयान सांबंधी प्रभारों में संशोधन का प्रस्ताव आता है तो उस पर विचार किया जाएगा।

9. परिणामस्वरूप, यह प्रांगिकण्ण नामकीन तकों के प्रभार, एवं सीओपीटी का नियन्त्रिति प्रत्याप अनुमोदित करता है :

- (i) सीओपीटी की दर-अनुमूल्यों से लैश बजरों के लिए वर्तमान ठिकाया प्रभारों को हटाना।
- (ii) सीओपीटी की दर अनुसूची में बर्थ किराया अनुसूची के अतिरिक्त निम्नालिखित दर और शर्तों का शामिल करना :

“एफ. लैश छजरे :

	<u>तटीय जलयान</u>	<u>विदेशी जलयान</u>	
(i)	किसी भी बर्थ के अभिधारण के लिए बथे किराया प्रभार प्रति कोई भाग	0.67 रुपए प्रति जीआरटी 8 घटे अथवा इसका कोई भाग	0.033 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति 8 घटे अथवा इसका कोई भाग
(ii)	फ्लीटिंग प्रभार, जब बजरा सूरक्षित फ्लीटिंग क्षेत्र में प्रतीक्षा करे	0.33 रुपए प्रति जीआरटी प्रति 8 घटे अथवा इसका कोई भाग	0.01 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति 8 घटे अथवा इसका कोई भाग

टिप्पणी :

- (i) जब बजरा किसी भी लंगर स्थल (स्ट्रीम मूरिंग) का अभिधारण करता है तो दर-मान के अनुसार ऐसे लंगर (मूरिंग) पर लागू दर लागू होगी।
 - (ii) जब मदर जलयान लैश बजरा रठाता है, वाहा लगर-स्थान पर बजरा उतारता है और बिना आंतरिक घाट में प्रवेश किए, बिना पत्तन देय राशि दिए वहाँ से यात्रा के लिए जाता है तो यह पत्तन देय राशि आंतरिक घाट में प्रवेश करने वाले लैश बजरों से अपने जीआरटी के आधार पर वसूल की जाएगी।
 - (iii) जिन मामलों में मदर जलयान आंतरिक घाट में प्रवेश करता है और पत्तन देय राशि देता है तो यह पत्तन देय राशि लैश बजरों से वसूल नहीं की जाएगी।
10. सीओपीटी को अपनी दरों के मान में तदनुसार संशोधन करने का निर्देश दिया जाता है।
11. उपर्युक्त दर इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन बीत जाने पर लागू होगी।

एस. सत्यम, अध्यक्ष
[विज्ञापन/III/IV/143/2000—असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 8th December, 2000

No. TAMP/58/99-COPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby re-fixes the berth hire and fleeting charges for LASH barges at the Cochin Port Trust, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE
Case No.TAMP/58/99-COPT

The Cochin Port Trust (COPT) ...

Applicant

ORDER
(Passed on this 27th day of November 2000)

This case relates to a proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for revision of berth hire charges for LASH barges.

2. The proposal is based on a representation received by the COPT from M/s. Aspinwall & Company Limited who represent M/s. Waterman Steamship Corporation the main party which brings LASH barges to the Cochin Port. They have requested the COPT to refix the berth hire and fleeting charges after taking into consideration the rates in the neighbouring port of Chennai and Tuticorin.

3. The COPT has pointed out that no separate tariff was prescribed for the LASH barges before the revision of Scale of Rates in 1999; and, it was charging berth hire for LASH barges at the rates applicable to sailing vessels. In the revised Scale of Rates, which came into effect from 5 January 1999, the following separate berth hire charges have been prescribed:

- (i). Rs.3.50 per GRT per day or part thereof for coastal vessels,
- (ii). US \$ 0.15 per GRT per day or part thereof for foreign vessels.

4.1. The COPT has admitted that the revision has resulted in an increase of about 380% in the case of LASH barges from coastal vessels and 325% in the case of LASH barges from foreign vessels, which escaped its notice earlier. The COPT has, therefore, suggested a correction now.

4.2. Considering the rates charged by other ports like Chennai and Tuticorin and with a view to scale down the (unintended) steep increase in the rate of LASH barges, the COPT initially proposed to revise the berth hire as given below:

Berth Hire of LASH Barges:

		<u>Coastal vessels</u>	<u>Foreign vessels</u>
(a)	Occupying any berth in the Port.	Rs.800/- per barge per day or part of a day.	US \$ 20 per barge per day or part of a day.
(b)	Occupying stream mooring or any non-berth area.	Rs.250/- per barge per day or part of a day.	US \$ 6 per barge per day or part of a day.

5.1. The proposal of the COPT was circulated to the various port users / representative bodies of port users. Comments received from them are summarised below:

M/s. Aspinwall & Company Limited

They are happy that the COPT had considered their representation and proposed a revision in the tariff for LASH barges and whole-heartedly endorse the proposal.

Indian National Shipowners Association (INSA)

- (i). The principle adopted for levying tariff on the basis of GRT approved by the TAMP with effect from 5 January 1999 is correct and does not require any change so soon.
- (ii). There is no reason or cause to revise the rate on a lump sum basis. Rate per GRT has no direct link with the quantity of cargo loaded/ carried. However, calculations for arriving at GRT do take into account the lifting capacity of the vessel.
- (iii). Giving a concessional rate for LASH barges will cause unfair competition. The earlier basis of treating LASH barges on par with sailing vessels 25 years ago can at best be considered as promotional. And, comparison with Chennai and Tuticorin are not relevant.
- (iv). No change needs to be made in the existing Scale of Rates.

The Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). It is too early to consider a revision of rates within seven months of the last one.
- (ii). Berth hire rates for LASH barges were last fixed in 1984 by the COPT; and, there has been no change in these rates for the last fifteen years upto 5 January 1999. Whereas, for general cargo vessels, the berth hire charges were revised frequently.
- (iii). Earlier berth hire charges for LASH barges were based on the sailing vessels tariff on a fixed per diem rate, which gave an unfair tariff advantage to the operations of LASH barges over the general cargo vessel operators. Now the COPT has considered a tariff for LASH barges based on GRT, which brings it in line with other foreign going and coastal vessels.
- (iv). The COPT has already given a concession to LASH mother vessels by not charging them port dues when they discharge barges at Cochin outer roads.

The Cochin Steamer Agents' Association (CSAA)

They fully endorsed the views expressed by M/s. Aspinwall & Company Limited.

5.2. In reply to the comments received from the INSA and the SCI, the COPT has stated following:

- (i). A LASH barge cannot be compared with a ship, as they are small gearless floating crafts (approximately 206 GRT), which are discharged from a ship. As such, LASH barges cannot be compared with ships; and, therefore, the contention of the INSA that "giving a concessional rate for LASH barges would cause unfair competition" cannot be accepted.
- (ii). The views of the SCI that the earlier practice of charging the sailing vessels rate for LASH barges gave an unfair tariff advantage to the operators of LASH barges over the general cargo vessel operators is not correct for the same reasons given above.
- (iii). It may be appreciated that competition, wherever possible has to be encouraged. If there is a reduction in the rate to encourage the trade, there can not be any objection.

6.1. A joint hearing in this case was held at the COPT on 11 August 2000. During the joint hearing, the following submissions were made:

Cochin Port Trust

- (i). A separate concessional berth hire for LASH barge is required. There is no such separate rate available now. At present we go by the rates prescribed for the sailing vessels.
- (ii). If we go by the rates for ships, rates may be very high for barges.
- (iii). The objection raised by the INSA has no logic.

Indian National Shipowners Association/Shipping Corporation of India

- (i). Mother vessel gets lots of concessions. Why special facilities should be provided for barges also?
- (ii). The COPT has proposed a unit rate for a barge of 206 GRT. What will happen if a much larger barge comes? Will the same rate apply?
- (iii). If the barge is registered as a vessel, then, the same GRT rate as applicable for other vessels should be applied.
- (iv). Cargo carried by LASH barges may be aid cargo. But, LASH barge is a commercial operation. Then why should concessions be given?
- (v). If concessions are to be given for LASH barges, then give concessions to containers also.
- (vi). The increase in rate for coastal barge (i.e. 300%) is too high which should be reduced.

The Cochin Steamer Agent's Association

- (i). We support the COPT's proposal.
- (ii). Comparison with container is not correct. Operator can remove a destuffed container to a private warehouse. However, an unloaded LASH barge has to stay in the port waiting for the mother vessel and incur additional expenditure on account of Port charges.
- (iii). LASH barges always bring in aid cargo, hence, they should be facilitated and not fleeced.

M/s. Aspinwall & Co. Limited

- (i). Container cannot be compared to a barge at all.
- (ii). LASH barge brings in aid cargo.
- (iii). LASH barges pay fleeting charges. The COPT should provide fleeting facilities. The COPT should introduce a new rate for fleeting.
- (iv). We are not insisting on a concessional berth hire. We are asking to give a reasonable fleeting charge.
- (v). The COPT should compare the comparables. It can not propose for a 'daily' rate, a CHPT rate for '3 days'

- 6.2. The following position has emerged from the joint hearing:
- (i). LASH barge being a registered vessel, it will be appropriate to charge on GRT basis.
 - (ii). While retaining the GRT rate for berth hire, a cheaper rate may be prescribed for fleeting charges.
- 6.3. The COPT agreed to review its earlier proposal and recast it, if necessary. The COPT was allowed a month's time to inform the final position after review of its proposal.
7. The COPT has sent a revised proposal prescribing berth hire/fleeting charges for LASH barges which is as follows:

Berth Hire Charges for LASH Barges	Coastal Vessel	Foreign Vessel
Occupying any berth in the port	Rs. 2.00 Per GRT	US \$ 0.10 Per GRT
Fleeting Charges	Rs. 1.00 per GRT	US \$ 0.03 Per GRT

Note: Whenever a barge occupies any mooring berth the rate applicable to such mooring as per the Scale of Rate will apply. Whenever the Mother vessels carrying LASH Barges, discharged the barges at the outer anchorage and sails out from there without entering the inner harbour without attracting Port Dues, then the Port dues will be collected from the LASH Barges entering the inner harbour based on their GRT. In cases where the mother vessels enter the inner harbour and attract port dues, then the Port dues shall not be leviable on the LASH barges.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges:
- (i). The proposal is to be viewed as a corrective measure to undo the unintended revision of rate that has taken place during the last revision. The COPT has also accepted this. When the last revision of rates was considered by this Authority, none of the users had pointed out the effects of revision of rates for LASH barges.
 - (ii). LASH barge is a registered vessel having designated GRT. All vessel related charges are based on GRT. There are no special circumstances projected for deviating from this principle. Accepting this principle, the COPT has recast its earlier proposal and proposed a GRT based rates.
 - (iii). A LASH barge carries out loading / unloading operation at the berths and then fleets at a safe area till the mother vessel arrives to pick up. This warrants specification of separate rates for berth hire during the process of loading or unloading and fleeting charge when it waits for the mother vessel.
 - (iv). Ideally, the berth hire for a LASH barge should be the rate prescribed for the specific berth occupied by it. If this principle is applied, the LASH barges may have to pay more than the existing rates separately prescribed for them. This principle cannot be prescribed immediately with total disregard of the rates levied before the 1999 revision. In the circumstances cited, the movement towards the ideal will have to be gradual.

LASH barges were clubbed with sailing vessels and paying concessional rates. However, a beginning has been made in the right direction in the 1999 revision to differentiate LASH barges from sailing vessels and to levy berth hire on them based on GRT. But this differentiation has already resulted in a manifold

increase in the rates over the pre 1999 rates. Ignoring this fact, the berth hire charges for LASH barges cannot be prescribed with reference to the existing rates for different berths which will only lead to aggravation of the burden.

- (v). Considering a LASH barge with GRT of 206, the proposed rate will fetch a berth hire of \$ 20.4 as against the berth hire of \$ 30.9 at the existing rate. The sailing vessels, with which the LASH barges were clubbed earlier, pay a consolidated charge of \$ 12.67.

Even if the proposed rate will not bring the berth hire charges for a LASH barge to the level of charges for a sailing vessel, it will definitely provide substantial relief to the LASH barges. The proposed berth hire rate is more or less comparable with similar rates in ports like Paradip and Tuticorin.

- (vi). There is no separate rate in the existing Scale of Rates of COPT for levying fleeting charges. The proposed fleeting charges are found to be reasonable when compared with the differential in berth hire and fleeting charges maintained at other ports.

- (vii). The number of LASH barges handled by the COPT being not substantial, the proposed reduction in the berth hire rates may not have any serious adverse effect on the port finance.

- (viii). The berth hire and fleeting charges proposed by the COPT are per diem rates. However, this Authority has already passed an Order to charge berth hire in a smaller unit of 8 hour basis. Accordingly, the unit of charging in this case shall be prescribed per GRT per 8 hour or part thereof by making suitable adjustment in the proposed per diem rates.

- (ix). The proposed conditionality about levying port dues either on mother vessels or on LASH barges under different situations is in line with the general practice and is, therefore, approved. Likewise, the proposal to levy charges as per the existing mooring rates whenever a LASH barge occupies such mooring is found to be reasonable and approved.

- (x). The objection of the INSA and SCI about giving unfair tariff advantage to the LASH operation over the general cargo operation is misplaced. The comparison of conventional general cargo carriers, as made out by the SCI, is not correct. The concept of LASH operation is for faster turnaround and cost effectiveness. LASH operation puts relatively lesser demand on port infrastructure when compared to a conventional general cargo vessel operation. Likewise, equating a LASH barge and container is an attempt to compare uncomparables. The fundamental difference that container is a box to carry cargo whereas LASH barge is a vessel needs to be recognised. Further, the question of levying berth hire on containers does not arise at all.

- (xi). The berth hire / fleeting charges on LASH barges collected at other ports are on a consolidated daily rate. In view of the principle prescribed in this case relating to levy of berth hire on LASH barges based on GRT, the position at other ports needs to be reviewed. The existing rates at the other ports may be modified to a GRT based rates, when proposals for revision of vessel related charges for the respective ports will be considered.

9. In the result, and for the reasons given above, this Authority approves the proposal of the COPT as given below:

- (i). Deletion of the existing berth hire charges for LASH barges from the Schedule of Rates of the COPT.

- (ii). Insertion of the following rate and conditionalities under the Schedule of berth hire in the Scale of Rates of the COPT:

"F. LASH Barges:"

		<u>Coastal Vessel</u>	<u>Foreign Vessel</u>
(i).	Berth hire charges for occupying any berth.	Re 0.67 per GRT per 8 hour or part thereof	US \$ 0.033 per GRT per 8 hour or part thereof.
(ii).	Fleeting charges when barges wait at safe fleeting area	Re. 0.33 per GRT per 8 hour or part thereof	US \$ 0.01 per GRT per 8 hour or part thereof.

Note:

- (i). Whenever a barge occupies any stream mooring the rate applicable to such mooring as per the Scale of Rates will apply.
- (ii). Whenever Mother vessels carrying LASH Barges, discharge the barges at the outer anchorage and sail out from there without entering the inner harbour without attracting Port Dues, then the Port dues will be collected from the LASH Barges entering the inner harbour based on their GRT.
- (iii). In cases where the mother vessels enter the inner harbour and attract port dues, then the Port dues will not be leviable on the LASH barges."

10. The COPT is directed to amend accordingly its Scale of Rates.

11. The above rate shall come into force on expiry of 30 days from the date of Notification of this Order.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT/III/IV/143/2000-Exty.]

